

Delrio incanta Napoli ma non si sbottona ancora

Il ministro dei trasporti plana alla Stazione Marittima ma non scioglie alcun nodo della riforma portuale, deludendo molte delle aspettative ed eludendo i quesiti più pressanti

Dal nostro inviato

Napoli – Il ministro dei trasporti arriva presto, finisce presto e non rilascia interviste; tranne quelle carpite intercettandolo nei corridoi della immensa Stazione Marittima del Molo Angioino, alle quali con grande disponibilità e signorilità mai si sottrae.

Finisce quasi con un nulla di fatto il momento più atteso, in maniera quasi febbrile, della grande settimana partenopea del cluster marittimo tricolore. Uno 0-0, classico risultato ad occhiali che non scontenta nessuno, muove appena appena la classifica, ma di fatto non dà alcun valore aggiunto a quanto già noto.

E così le aspettative di napoletani (a bocca asciutta da tre lunghi anni di una vera guida al porto, perché i volenterosi commissari altro non sono che degli insoddisfatti succedanei, in tema di governance) e anche del resto d'Italia, convenuto in ampie legioni, di avere in anteprima il nome del prossimo presidente dell'Autorità Portuale di riferimento, vanno ancora una volta deluse.

Le promesse, reiterate, del medico che gira in bicicletta di avere il quadro delle nomine chiaro entro l'estate lasciano aperti tutti i punti interrogativi; fare altri nomi dei papabili alle 15 poltrone nuove di zecca delle Autorità di Sistema Portuale in questa fase ancora nebulosa appare del tutto pleonastico e velleitario, sebbene sia ovvio che tutti gli attuali illustri candidati (per la maggior parte ex presidenti e commissari) che hanno

fatto capolino nel Golfo di Napoli anche per sponsorizzare la loro rispettabile e legittima candidatura, in cuor loro ci sperino.

E se l'estate 'amministrativa' (mentre quella meteorologica ha già dato piena prova di sé nella 5 giorni campana) in fondo è iniziata da appena una dozzina di giorni, si spera davvero di non dovere intonare, ai primi di settembre, al titolare del dicastero una famosa canzone di successo dei fratelli Righeira –

Dopo la recentissima audizione parlamentare, nella quale è stato messo parzialmente in croce, Delrio aveva almeno altri due 'capi d'imputazione' cui rispondere: il contraddittorio con le Regioni circa il periodo di congelamento triennale dell'effettività degli accorpamenti e la querelle col Consiglio di Stato per la questione del rinnovo in automatico o invece tramite gare delle concessioni sui terminal portuali. Ma di nessuno di essi

ha dato conto finale ai presenti. Quello che invece è stato confermato vieppiù è il potere empatico del ministro emiliano, ormai molto più 'salato' (di acqua marina) rispetto a tanti suoi illustri predecessori, come da lui stesso amabilmente confessato. "Vi vedo più spesso di mia moglie; da medico so che il bravo medico è chi sta vicino ai malati piuttosto che studiare teoria e basta, e vi dico anche che possiamo uscire dalla crisi; siamo convalescenti ma guariremo" ha detto al popolo marittimo, che pendeva dalle sue labbra "e in particolare vengo spesso con piacere qua a Napoli, dove ricono-

sco esserci tanti problemi aperti". Quasi come un novello Maradona planato allo Stadio San Paolo in elicottero tra un piccolo ma accorato bagno di folla, il ministro è arrivato puntualissimo in Stazione Marittima, rispettando al minuto il copione stilato: breve visita tra gli stand espositivi, saluto e breve discorso alla parallela conferenza plenaria del Forum delle Guardie Costiere del Mediterraneo e quindi ingresso nella sessione clou di tutta la settimana con-



Masucci pungola Delrio

per chi non fosse fan della musica, "L'estate sta finendo" - onde ricordargli l'approssimarsi dell'equinozio autunnale. Sarebbe davvero un gran colpo, meritato per la portualità italiana, avere la rosa dei titolari delle Adsp prima della lunga pausa estiva, in Italia buona solo per far aumentare surrettiziamente, ai danni dell'ignaro popolo dei vacanzieri, tasse e bollette, anziché per raggiungere la conclusione delle concertazioni politiche fra i decisori degli incarichi.



Graziano Delrio

vegnistica napoletana, quella organizzata da RAM Rete Autostrade Mediterranee sul dialogo Panmediterraneo e i nuovi mercati.

Alle 11.25, con 5 minuti d'anticipo, Delrio prendeva posto, attendeva pazientemente la conclusione di una relazione e mezza, quindi prendeva brevemente la parola per dire cose invero già sentite.

Introdotta dal saluto di Umberto Masucci, il quale aveva tentato la carta dell'onestà *captatio benevolentiae* plaudendone la capacità di portare a compimento una riforma portuale annosa, giustamente spingendo sui numeri giusti della Campania

segue a pag.8





Masucci consegna il crest del Propeller Clubs a Delrio

portuale non frega niente di per sé – ha candidamente ammesso, cogliendo un attimo di smarrimento nella platea, subito rientrato – ma viste le ricorrenti perdite di traffici, dovevamo fare qualcosa per arginarle. La riforma ha dunque l’ambizione di sfruttare alcune opportunità: i dragaggi, le dogane, il preclearing, marebonus e ferrobonus e la governance. Ci eravamo accorti che gli operatori si scontravano contro un muro, e dovevamo rimuoverlo”.

Cavandosela sulla scottante faccenda delle nomine con un banale appello – “chiederò Curriculum Vitae a tutti coloro che avranno competenza, dobbiamo fare delle scelte di alta qualità – Delrio ritorna a bomba sulla questione principale. “Tuttavia è un intero sistema che si deve muovere, il mare da solo senza la logistica è monco. Per questo abbiamo propiziato l’accordo tri-regionale Liguria-Piemonte-Lombardia al fine di avere un’area logistica del Nord Ovest; per questo abbiamo costretto ANAS a fare investimenti sui porti. Per me i porti sono un unico sistema unitario, altrimenti non

sopravvivono di fronte alla competizione internazionale. Voglio anche togliere le tasse agli aeroporti per fare sinergie con le crociere, che oggi tirano nei porti italiani anche per meriti non nostri. Sono un municipalista convinto; porti appartengono alla città” ha detto ancora, in qualche modo ricalcando il proclama del rinnovato sindaco partenopeo Demagistris, che vuole abbattere il muro che separa l’urbe dallo scalo marittimo.

Al ministro dei trasporti e delle infrastrutture si deve fare tanto di cappello, quantomeno per un fatto: è un ministro bipartisan, ha avuto anche il plauso del suo predeces-

sore, seppure appartenente ad una diversa corrente politica, Maurizio Lupi, per aver saputo preso in mano le redini della riforma già avviata; e soprattutto è una presenza tangibile, a differenza di tanti predecessori. E siccome il settore soffre la sindrome dell’abbandono – nella storia gli hanno prima tolto il Ministero Marina Mercantile, poi accorpato Trasporti alle Infrastrutture (i vecchi Lavori Pubblici); e chissà quale potrebbe essere la prossima mossa contemplata dalla *spending review* imperante – ciò non è di poco conto.

Angelo Scorza

segue da pag.7

(settima regione italiana come PIL ma terza come cluster marittimo e prima a livello di armatori), ma chiedendo qualcosa di più concreto delle solite chiacchiere, Delrio si è detto lusingato, resistendo agevolmente al pressing, dunque senza sbottonarsi minimamente.

“Rimettere al centro il sistema mare è la nostra priorità, ma deve essere un’azione collettiva per potersi realizzare. Dobbiamo partire dagli 8mila km di coste italiane per riaffermare il ruolo centrale del Mezzogiorno al fine di riportare il Mediterraneo al suo ruolo di area di commercio, pace e benessere, anziché l’attuale cimitero di disperate vittime della povertà e dei conflitti sociali e religiosi. Credo molto in Napoli come capitale del Mare Nostrum; ma *ubi societas ibi ius*, c’è bisogno di formazione e di educazione adeguata delle nuove generazioni. A me personalmente della riforma



Delrio scortato da Vicari e Merlo

ROBERTO BUCCI S.p.a.

SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
Membro del THROUGH TRANSPORT CLUB Londra - TMS ITALIA S.r.l.Genova

APL (NOL GROUP) - Sub-Agenti a Napoli/Salerno
Servizio settimanale da Napoli per Far East - Cina - Australia - East/West Coast USA

ALL BLACK SEA SERVICES (ABS) - Marsiglia - Agenti Generali per l'Italia
Servizio contenitori per Varna - Costanza - Odessa - Novorosslysk - Poti
Prosecuzioni interne per Georgia - Armenia - Azerbaijan

CENTRAL MARINE LIMITED (CML) - Malta - Agenti per il Sud Italia
Servizio contenitori per Malta da Napoli - Salerno - Taranto - Gioia Tauro

IFL INTERNATIONAL FREIGHT LINE - Hong Kong
Servizio contenitori settimanale da porti italiani per la Mongolia

PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CO. - Agenti Generali per l'Italia
Servizio convenzionale e contenitori da Genova e altri porti italiani per Pakistan - Golfo Arabico

NVQCC per Felixstowe - Portbury - Tilbury - Thamesport - Liverpool - Grangemouth - Cork -
Dublino - Belfast - Antwerp - Rotterdam - Hamburg - Scandinavia - Porti del Baltico
Partenze da: Salerno - Napoli - Palermo - Gioia Tauro - Bari - Taranto - Livorno -
La Spezia - Ravenna - Trieste - Venezia

SERVIZIO CAMIONISTICO E SWAP BODY

www.bucci.it

<p>SALERNO Via Benedetto Croce, 5 Tel. 089/230211 Fax. 089/225984 e-mail: a.belfiore@bucci.it</p>	<p>LONDRA Bucci Freight Services Ltd 2/4 Great Eastern Street London - EC2A/3NW Tel. +44/207/392200 Fax. +44/207/3779155</p>	<p>NAPOLI Via A. Vespucci, 9/20 Tel. 081/5979411 Fax. 081/5549737 e-mail: n.coppola@bucci.it</p>	<p>SALERNO Piazza Umberto I, 1 Tel. 089/255811 Fax. 089/224194 e-mail: expdpt@bucci.it</p>
--	---	---	---

Le grandi navi mettono in ansia gli operatori

Al convegno napoletano del C.I.S.Co. emergono molte perplessità e critiche sull'imperante gigantismo navale dettato dai leader del mercato containerizzato

Dal nostro inviato

Napoli – L'ampia stazione marittima del Molo Angioino sparisce sotto la sagoma ingombrante della Harmony of the Seas, il gigante da 220mila GT della Royal Caribbean che la soverchia, con un'altezza doppia rispetto al maestoso edificio in stile litorio.

Sull'altra banchina del terminal crociere, la grande nave della Costa Crociere sembra relegata la rango di tender a confronto con la nave parte della classe di unità più

grandi al mondo.

Anche nel settore passeggeri il gigantismo navale è imperante, la ricerca esasperata delle economie di scala tradotte in unità realizzate sino a sfiorare i limiti fisici di compatibilità con le infrastrutture portuali è quasi un must imprescindibile, e se ne ha una dimostrazione pratica proprio nella location eletta dalla Naples Shipping Week come teatro principale dei convegni della settimana.

Ma è nel settore dei container che le megaships continuano a esacerbare il confronto

coi record di costruzione dell'anno precedente, fino a mettere in acqua una 'invincibile armata' che mette paura, una flotta che tuttavia non convince tutti i soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

Se ne ha una riprova all'intrigante convegno organizzato da C.I.S.Co. e significativamente intitolato "Larger vessels, larger opportunities", il cui Segretario Generale, Giordano Bruno Guerrini, dopo aver presentato il ruolo e la consistenza attuale dell'associazione (41 membri), ne ha ricor-



dato il cambio di orizzonte nell'evoluzione temporale dei mercati, dalla fabbricazione dei container alla logistica e intermodalità. In qualità di Presidente del BIC Bureau International del Containers, l'ex top manager di Hapag Lloyd fa riferimento alla nuova normativa sulla VGM Verified Gross Mass, in vigore dal 1° luglio, presentando il progetto pilota TDC Technical Characteristics Database, lanciato dal BIC: una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara. Il progetto che si intende mettere a disposizione in realtà nasce con altri scopi ma si può adattare alle nuove esigenze poste dagli ultimi dettati legislativi.

Guerrini mette poi subito il dito nella piaga: navi sempre più grandi non solo come dimensioni ma anche come spaventoso fabbisogno finanziario implicano grandi problematiche e altrettante sfide ai porti. In tema di pesatura dei container, non esiste una normativa uniforme, ogni paese, a seconda della propria disponibilità e della legge in vigore, si comporterà

correttamente e coerentemente come la propria amministrazione ha deciso di fare. Ma il pericolo concreto è che l'aumento dei costi implicato dal VGM determini una distorsione dei flussi di traffico con questo nuovo delta di costo.

Sollecitata a dare una risposta durante una recentissima audizione a Bruxelles, la DG Move ha dato ragione agli operatori, tuttavia sostenendo di non potere intervenire.

Ma è il dibattito sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal, abilmente condotto dall'inedito moderatore Emanuele D'Agostino, che si concentra sulla reale necessità di avere navi sempre più grandi.

Messo sotto torchio, ma senza mai sottrarsi alle numerose domande postegli, Pasquale Tramontana, amministratore delegato della sede di Napoli di MSC – che già dispone di un congruo numero di colossi del mare: 52 mega navi, di cui 14 tra 18 e 19.000 TEUs – ritiene improbabile un'ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer



segue da pag.9

oltre le attuali impressionanti capacità da 20.000 TEUs, perché il gigantismo è arrivato al top con scafi da 400 metri di lunghezza e 60 di larghezza.

Il top manager partenopeo ne prospetta invece un loro possibile proliferare nel numero; un quadro di mercato che dovrà comportare perciò un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale.

Il gigantismo navale, dunque, non ammazza i feeder né il sistema logistico di trasferimento terrestre, anzi le grandi navi hanno bisogno di questi fattori, sebbene all'estero tale problema non si senta minimamente.

Tramontana ricorda ancora che adesso, da circa quattro anni, le banche sono tornate ad essere amiche degli armatori; oggi però finanziamo gli investimenti nel nuovo tonnellaggio solo se hai un bel contratto di noleggio a lungo termine, da



Tramontana

almeno 15 anni.

Citando una massima del suo gran capo Gian Luigi Aponte, il dirigente di MSC annota ancora che la compagnia con le navi da 4 mila TEUs perde, con quelle da 9mila va in break even, mentre solo con le 14mila va a guadagnare.

L'alleanza coi danesi di Maersk suggerita nel binomio 2M, in pista da 14 mesi, va bene; dunque MSC resta fiduciosa nel futuro. L'accorpamento dei porti italiani non interessa, piuttosto che ci sia una bella cabina di regia centralizzata a Roma in grado di gestire bene denari e investimenti, facendo sforzi mirati; è inutile avere 10 porti di prima classe ma nessuno che accolga le navi da 350 metri. E occhio, infine, a seguire i capricci dei politici locali, perché sono le compagnie che decidono dove andare, e non i porti; dunque è inutile costruire a vanvera.

Il Cav. Agostino Gallozzi, presidente di SCT Salerno Container Terminal, si mostra invece molto inquieto sui benefici effettivamente portati dai *larger vessels*, ritenendo che in realtà questi siano responsabili delle ripetute perdite di denari registrate da molti operatori minori della catena logistica, in realtà da quasi tutti gli attori del ciclo. In ogni caso è d'uopo un loro inserimento in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio. I terminal dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico.

La grande illusione è che si potesse produrre a Est e consumare ad Ovest; ma se non riusciamo a bilanciare i flussi, come si fa a rispettare questo schema?

La Cina, da grande produttore, ha creato un PIL che ha reso il paese ora anche grande consumatore.

Dobbiamo dunque riprendere a fare nostra la vocazione di *export oriented*, che deve essere una decisione del paese, andando tutti insieme a fare una macchina competitiva che avrà necessità di trasporto di



Gallozzi

navi e logistica. L'imprenditore non deve chiedere cosa deve fare il paese per lui, ma cosa può fare lui per il paese; dovremo ragionare su navi molto piene westbound e abbastanza piene eastbound, cioè il contrario esatto di adesso!

In Italia non c'è vero interesse strategico per il transhipment, al nostro paese interessa avere un sistema di distribuzione del Made in Italy nel mondo che sia efficiente. Si parla oggi tranquillamente di andare oltre i 20.000 TEUS, ma quante mega unità vogliamo fare?

Lo shipping non è tutto fatto solo di grandi navi, secondo l'imprenditore salernitano, il quale pensa che la nave ottimale sia quella da 10-15mila TEUs, perché se troppo grandi le unità creano scompensi.

Tuttavia il mondo dello shipping è molto maschilista, annota ancora Gallozzi con un'efficace provocazione, che suona beffarda e maliziosa, immaginando un ipotetico dialogo tra i maggiori armatori, i quali direbbero, con riferimento al loro tonnellaggio: io ce l'ho più grosso del tuo!

La vera rivoluzione non è il raddoppio di Suez ma l'espansione di Panama perché spingerà dalle nostre parti un eccesso di

stiva come conseguenza della delocalizzazione in rotte minori delle navi panamax quale 'effetto domino', dunque è uno scenario complesso e insidioso quello che si presenta, cui ovviare con soluzioni concettuali nuove, trovando altri spazi alla merce. Come terminalisti, non si possono fare riempimenti a mare perché molto costosi, l'unico segreto è creare ambiti nuovi a terra; fare un retroporto e piattaforma logistica, lanciare un network di terminal satelliti utilizzando sapientemente la logistica dell'import e dell'export e i flussi dei

container pieni e vuoti, con diffusione della portualità nelle aree agricole a basso costo del terreno, ove creare una piastra logistica integrata diffusa nel territorio; questa è la ricetta di Gallozzi, che già sta provvedendo come imprenditore a portare avanti tale ragionamento per il suo articolato gruppo. Partendo dalla sua solida e pluriennale esperienza nel settore, che gli permette un'ampia retrospettiva sull'evoluzione del naviglio in oltre mezzo secolo di containerizzazione, Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International

segue a pag.11

LOTTRAS[®]
LOGISTIC & ECO TRANSPORT



segue da pag.10

(Arkas Group), vede nell'ampliamento del Canale di Panama di freschissima realizzazione il limite massimo delle megaships, il cui taglio da 13.000-14.000 TEUs del nuovo Canale di Panama, appare 'ideale'; dovremo tararci tutti su quella.

Oltre quella misura si tratta di un fatto di 'orgoglio' degli armatori, che hanno un ego smisurato, tutti protesi a inseguire un gigantismo non sostenuto da una reale questione di volumi merci, e che 'se la tirano' - verbo scivoloso, dopo quanto detto da Gallozzi sulla loro personalizzazione della dimensione - dunque poniamo un limite sulla dimensione.

Lo schema di sviluppo futuro dei traffici vede due soli hub nel Mediterraneo: Port

said o Pireo a est, Malta per i traffici capillari, Tangeri e Ageciras ad ovest.

Dal suo canto il terminalista Roberto Bucci, titolare del Terminal Flavio Gioia di Napoli, considera le maxi portacontainer una vera insidia per i terminal multi-purpose piuttosto che un'opportunità; in una fase storica di grande incertezza in cui si trovano il mercato globale e quello dello shipping, che risente della compressione dei noli per terminalisti e feeder, per le piccole realtà come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta dunque un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

Bucci è naturalmente a favore della concorrenza perché quando c'è monopolio i prezzi salgono inevitabilmente. Dunque è da augurarsi una situazione di normale competizione, sebbene questo sia ormai un sogno; ci sono fatti imprevedibili all'ordine del giorno a turbare i mercati, come ad esempio il Brexit che stando alle ultime notizie diminuirà ancora il PIL generale.

La seconda sessione vede poi interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati.

Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions illustra la tecnologia dei container a refrigerazione passiva, che offre l'opportunità di operare prescin-

dendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi.

Miki Ferrari di Fly Technologies pone al centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma; la situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza, e tale tecnologia consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste evitando il pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori considera l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva.

Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, analizza quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti italiani investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie.

Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano in relazione alla grande distribuzione organizzata, mette in evidenza come le tratte delle grandi

navi non potranno comunque portare a una spartizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta.

Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita, che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti, richiama le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il Made in Italy, con vantaggi elevati perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento).

Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale, infine, focalizza le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche, temi caldi che cozzano con lo stravolgimento del patrimonio infrastrutturale dettato dal gigantismo navale.

Angelo Scorza



Napoli, è qui la vera festa dello shipping italiano!

Una messe di convegni e seminari tecnici, esposizioni fieristiche e social party: alla sola sua seconda edizione la Naples Shipping Week è già l'autentica Posidonia d'Italia

Dal nostro inviato

Napoli – Il beach party dei giovani operatori marittimi a Posillipo. La sobria festa a bordo del Vespucci organizzata dalla Marina Militare. Il grande concerto in Piazza Plebiscito della banda del corpo della marina. L'apoteosi finale con il gala buffet all'incantevole e maestoso Palazzo Reale. La parata di chiosa con le grandi vele d'epoca.

Questi cinque magici momenti racchiudono in sé il senso più intimo della Naples Shipping Week appena conclusa. Una rara dimostrazione di come anche l'Italia sappia non sfigurare per nulla a livello internazionale, anzi, quando deve organizzare grandi eventi.

Allo scenografico Bagno Elena, la spiaggia della 'Napoli bene', sono 250 (compresi molti cadetti della Guardia Costiera) gli ospiti che rispondono pre-

sente all'invito lanciato dal presidente di Young Ships, l'Avv. Simona Coppola, insieme ai suoi tre omologhi delle rispettive Sezione Giovani delle associazioni di categoria nazionali: Andrea Garolla (Confitarma), Giuseppe Totorizzo (Federagenti) e Roberto Coccia (Propeller).

Una serata non solo di intrattenimento ludico, perché prima di servire il gustoso buffet tutti si fermano ad ascoltare una stimolante carrellata di esperienze professionali che danno tanti input alle nuove generazioni. Nel panel dei relatori brillano per originalità e densità di consigli gli 'amarcord' rappresentati dall'armatore Mario Mattioli – che fra l'altro è stato recentemente incaricato di presiedere la Commissione Formazione in seno a Confitarma – e dall'agente marittimo e broker Fulvio Carlini, 15 anni di insegnamento all'Istituto Nautico oltre a docenze e incarichi presso Fonasba, la federazione delle associazioni di categoria nazionali; accanto a loro portano esempi più limitati – ma solo in virtù della più giovane età – l'Avv. (non marittimista! ci tiene a sottolinearlo) Benedetta Porzio, e l'Ing. Vittorio Marzano, oltre a due membri (uno per sesso) del Corpo della Guardia Costiera.

Con rigorosa selezione dei partecipanti alla sua festa a bordo, la nave scuola Vespucci – aperta alle visite di decine di migliaia di napoletani durante tutta la sua permanenza sotto la collina di Sant'Elmo – che fu costruita 85 anni fa nel vicino



segue a pag.13



Il beach party di Young Ships

segue da pag.12

cantiere navale di Castellammare di Stabia, fa da elegante e grazioso testimonia alla kermesse.

Aperto pure alla cittadinanza è il magni-

fico concerto indetto nella principale piazza di Napoli, con musiche che svariavano dai classici Rossini, Bellini e Verdi fino al rock moderno e all'immane-



Il concerto in Piazza Plebiscito

canzone popolare napoletana, che fa da antipasto alla serata di gala finale nel prospiciente Palazzo Reale, cui partecipano – la stima appare per difetto – circa 750 ospiti: la Cena Mediterranea, momento di networking per la community dello shipping nazionale e internazionale, dedicato alla fantasia culinaria autoctona, cui si alternano visite guidate e momenti di intrattenimento.

Il commiato direttamente sull'elemento naturale dell'evento plurimo, con il Vespucci che al sabato mattina esce a navigare insieme a tante altre 'signore dei mari'.

Ma la super settimana partenopea non è stata solo di feste e cotillons.

Implicazioni politiche a parte, per altro verso la visita 'pastorale' di Graziano Delrio durante la Naples Shipping Week 2016 suggella il clamoroso successo di questa manifestazione, persino oltre le più rosee aspettative degli organizzatori, che pure non mancano mai di palesare e professare ottimismo.

D'altronde siamo nella patria del 'se po fa'; e sotto il Vesuvio, quando ci si mette di buzzo buono, si trova molto facilmente l'intesa fra tutti gli stakeholders a essere coesi e coalizzati, a calarsi nella barca e remare tutti insieme appassionatamente nella stessa direzione.

Una dimostrazione di forza compatta e unita che, sia chiaro, a Genova – viceversa la patria del 'maniman' (intraducibile in italiano; ci perdonino i non genovesi se la comprensione appare ostica...) ma soprattutto delle piccole miserevoli invidie personali - risulta invece piuttosto insolita: dunque Vesuvio batte Lanterna 1-0!

In effetti l'evento partenopeo migliora edizione dopo edizione e oramai non ha nulla da invidiare alle più conclamate kermesse internazionali di settore: da



Roberto Coccia introduce i leaders

C. Steinweg - GMT



Your partner for all
logistic solutions

**OUR BRANCH - OFFICES
IN ITALY:**
TRIESTE
LEGNORNO
SALERNO
RAVENNA
MONFALCONE

**OUR BRANCH - OFFICES
IN THE MEDITERRANEAN:**
KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MAROCCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)

OUR HEAD - OFFICE:
GENOVA - ITALY



Our terminal in Genoa



Our terminal in Trieste

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALY.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy - T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: gmt@gmt-net.it

segue a pag.14



La Cena Mediterranea a Palazzo Reale

segue da pag.13

NorShipping di Oslo alla London Shipping Week, dalla CMA negli Stati Uniti fino alla sublime Posidonia ellenica, che va in scena ad Atene da ben 46 anni, anche questa con cadenza biennale. Tanto di cappello, perciò, al tridente d'attacco, che va sempre a segno, formato dall'ormai quasi 90enne Cav. Peppino D'Amato, armatore decano della categoria e patron d'eccezione della kermesse partenopea; dall'*anchor man* marittimo portuale buono per tutte le stagioni Umberto Masucci, trascinatori indefessi e sempre positivo; e, *last but not least*,

dall'audace organizzatore congressuale Carlo Silva, un genovese capace di far fortuna anche fuori patria.

Costoro sono riusciti a mettere insieme uno stabile *working team* multidisciplinare di ben 50 persone che hanno lavorato sulla Naples Shipping Week per ben un anno.

Urge dunque organizzarsi per tempo a Genova con altrettante risorse e idee onde essere all'altezza per l'edizione 2017 della Genoa Shipping Week, in calendario a fine settembre del prossimo anno.

Un intreccio serrato di convegni, adunate e assemblea di categoria

Gli altri appuntamenti della settimana partenopea hanno visto tanti protagonisti, in un vasto e variegato cartellone che ha offerto di tutto e di più...

È scattata puntuale lunedì 27 giugno la seconda edizione della Naples Shipping Week (NSW), interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare, riuscendo a far convergere sul capoluogo partenopeo centinaia di operatori dall'Italia e anche dall'estero, animando la città fino al 2 luglio.

La kermesse, organizzata da Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam, ha visto impegnati oltre 200 in 40 eventi a calendario, con il momento topico racchiuso nell'ottava edizione di Port & Shipping Tech, il forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo e peotuale, decollato da Genova nel 2009 e approdato, come manifestazione itinerante, sotto il Vesuvio per la seconda volta, con ritorno a Napoli fissato a cadenza biennale.

Fra i principali temi affrontati, le innovazioni tecnologiche, la governance dei porti, le autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, i nuovi mercati di sviluppo.

“La Naples Shipping Week gratifica l'orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l'importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della provincia, confermando



La maestosa presenza del Vespucci sotto il Maschio Angioino

la leadership già presente da tempo del Regno delle due Sicilie” sottolinea il presidente del comitato organizzatore, il Cav. Giuseppe d'Amato. “Abbiamo anche l'unica università dello shipping in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la Fondazione IPE (che svolge master annuali di eccellenza in shipping e logistica). Pertanto Napoli merita di avere queste grande e prestigiosa settimana di lavori, cosicché la sua eccezio-

nale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo”.

“Questa seconda edizione ha messo mostra le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, contribuendo a rinsaldare il rapporto fra il porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo al nostro scalo. Con questo evento, gemellato con la città di Genova (dove si tiene l'altra Shipping Week

segue a pag.15

F. RAZETO E CASARETO SPA
FABBRICAZIONE OTTONAMI • HARDWARE MANUFACTURERS



Il Cav. Peppino d'Amato in prima fila

evidenzia s Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam. “Ai tradizionali temi quali Green Shipping, Smart Port, Safety e Nuovi Mercati, quest’anno si sono affiancati nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati al Welfare e alla Finanza grazie alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un’edizione e l’altra”.

Oltre all’iconografica presenza della ‘mascotte’ della NSW, l’Amerigo Vespucci, nave scuola della Marina Militare e orgoglio tricolore, da rilevare la scelta delle Comando Generale della Guardia Costiera Capitanerie di Porto di organizzare proprio alla Stazione Marittime negli stessi giorni il MedForum, la riunione di tutte le Guardie Costiere del

Mediterraneo (mancavano solo Israele e Algeria), in un momento certamente delicato per il Mare Nostrum.

Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno onorato, con la propria presenza, la fitta agenda di lavori, tra cui si segnalano (in rigoroso ordine alfabetico e non certo esaustivo): Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l’innovazione, Agenzie delle Dogane; Andrea Annunziata, Presidente, Autorità Portuale di Salerno; Antonio Basile, Commissario Straordinario, Porto di Napoli; Antonio

Cancian, Presidente, Rete Autostrade Mediterranee Spa; Paolo D’Amico, Presidente Federazione del Mare; Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Vincenzo De Luca, Presidente, Regione Campania; Luigi De Magistris, Sindaco di Napoli; Gian Enzo Duci, Presidente, Federagenti; Contrammiraglio (C.P.) Arturo Faraone, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; Lorenzo Forcieri, Presidente, Ligurian Ports; Emanuele Grimaldi, Presidente, Confitarma; Amedeo

segue a pag.16

segue da pag.14

negli anni dispari), offriamo ad anni alterni una manifestazione dedicata alla cultura e all’economia del mare. Napoli per 7 giorni è stata la capitale dello shipping nazionale grazie a un grande evento internazionale che coinvolge i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali” ha rimarcato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples. “Il nostro Port & Shipping Tech è un evento congressuale consolidato che, grazie alla preziosa collaborazione con il cluster marittimo napoletano aggregato dal Propeller di Napoli, conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema logistico-portuale”



Carlo Silva e Gian Enzo Duci



SINM your reliable
engineering consultants

Investigazione di Avarie

Ingegneria Forense

Eliche CLT[®]
SITEMAR
a elevata
efficienza
per risparmio
energetico



Via G. D'Annunzio 2/88, 16121, Genova, Italy
+39 010 5958020 sinm@sinm.it www.sinm.it

segue da pag.15

Lepore, Assessore Sviluppo Economico Regione Campania; Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante Logistico della Marina Militare; Ammiraglio Ispettore (C.P.) Vincenzo Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Luigi Merlo, Consigliere Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture; Pasquino Monti, Presidente, Assoport; Enrico Maria Puja, Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le Autorità Portuali e Trasporto Marittimo;

Edoardo Rixi, Assessore Sviluppo Economico, Regione Liguria; Ivano Russo, Dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Gabriele Toccafondi, Sottosegretario di Stato MIUR; Simona Vicari, Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nella seconda edizione della NSW l'intera città è stata 'scossa' da conferenze e incontri dedicati ma pure da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo,



Masucci e Delrio



Il MedForum, summit delle Guardie Costiere del Mediterraneo

la nuova Stazione Zoologica Anton Dohrn, Villa Doria D'Angri, Piazza del Plebiscito, il Museo di Capodimonte e altri luoghi del capoluogo campano.

Il Comitato Promotore, formato da Regione Campania, Comune di Napoli, Autorità Portuale di Napoli, ha trovato partner istituzionali di rilievo in alcune associazioni di categoria, parecchie delle quali hanno tenuto proprio nei giorni scorsi le riunioni ufficiali dei propri consigli direttivi: Assagenti - Assoport - Autorità Portuale Salerno - Banco di Napoli - Confitarma - Corpo delle Capi-

tanerie di Porto - Guardia Costiera - Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli - Fa.m.a. - Fedarlinea - Federagenti - Fedepiloti - Federchimica - Fedespedi - Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile - Ligurian Port Alliance - Marina Militare - RAM Rete Autostrade Mediterranee - RINA - Stazione Marit-

tima Terminal Napoli - International Propeller Clubs - Università degli Studi di Napoli Federico II - Università degli Studi di Napoli Parthenope. Mentre infine main sponsor è stata la corporation finlandese (con radicata presenza italiana) Wärtsilä.

Angelo Scorza



S2S PHOTOGALLERY

I player dello shipping e della portualità alla prova dei nuovi mercati

Alla Naples Shipping Week 2016, un convegno organizzato da RAM prova a fare il punto sulle tematiche di maggiore attualità

Dal nostro inviato

Napoli – Nell'ambito di un cartellone vastissimo - di tutto, di più, direbbero alla RAI...- la sessione clou dell'intera manifestazione partenopea è stata senza dubbio quella organizzata da RAM Rete Autostrade Mediterranee, che ha radunato i top players dello shipping e della portualità italiane.

Coi grossi calibri coinvolti nel panel, ad elevare ulteriormente i toni del convegno ha contribuito l'annunciata visita del ministro dei trasporti e delle infrastrutture

Delrio, che ha scatenato un'attesa quasi febbrile nelle sale e i corridoi della Stazione Marittima.

L'apertura lasciata al neo-rieletto sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, ha ovviamente mantenuto un focus locale. "Sono sindaco della città metropolitana che va da Sorrento a Pozzuoli, con tutti i porti in mezzo, compresi Torre del greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia. Il porto in questo momento ha bisogno di infrastrutture, di riqualificazione, di sistemazione degli spazi che per troppo tempo sono stati abbandonati, ma non certo di



Forcieri, Grimaldi, Scorza, Monti, Pujja, Quintieri, Guillaume

opere faraoniche" ha detto il primo cittadino, in risposta alle ultime affermazioni del Governatore Regionale Vincenzo De Luca, il quale aveva precedentemente parlato della possibilità di realizzare un'opera sul modello di quella progettata a Salerno dall'architetto Zaha Hadid. "Il waterfront è stato abbandonato per troppo tempo, vedasi questione del Molo San Vincenzo; dunque creerò un ufficio amministrativo ad hoc, istituendo un assessorato con delega al mare ma niente opere di *archistar*. Voglio più ruolo delle città nei porti, assurdo che la legge non consideri ciò; e voglio aprire il porto alla città, abbattere le barriere".

La ricetta è fatta di cose semplici: ripartire dalla cantieristica, dal turismo, dalla crocieristica, tutte grandi potenzialità del porto di Napoli. "Cerchiamo di fare quello che da anni non è stato fatto e solo noi come Comune stiamo sollecitando da tempo le istituzioni per avere una governance ferma dell'Autorità portuale e così

potere spendere bene i fondi europei. Il commissariamento è stato voluto dal Governo nazionale è quello regionale non ha fatto niente per evitarlo. Così il porto, schiavo delle beghe politiche e veti incrociati, inquinato, privo di banchine elettrificate e di un sistema che impedisca alla navi di scaricare smog dopo l'attracco, è acefalo".

Sull'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno propugnato dal Governo, de Magistris è dell'idea che "dobbiamo decollare come città autonoma, ma questo non significa non avere rapporti di collaborazione; Napoli e Salerno non sono porti avversari, ma alleati. E dobbiamo costruire un Mediterraneo in cui Napoli è la vera capitale geopolitica; ma basta mare dove contare i morti e la flora e fauna che si vanno a estinguere. Il mare è una risorsa economica; non pensiamo di mettere filo spinato e muri, ma piuttosto di costruire una nuova frontiera di cooperazione" ha concluso de Magistris, poco dopo echeggiato da

Amedeo Lepore, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Campania, il quale ha ricordato il progetto di Museo del Mare e la proposta sul Molo San Vincenzo, ribadendo l'importanza dell'Economia del Mare come motore di sviluppo dell'economia regionale e nazionale. "Un settore che beneficia di molti fondi e che deve continuare a investire nello sviluppo integrato dei vari settori - cantieristica, trasporti, logistica, nautica e turismo - e nell'innovazione, via eminente all'internazionalizzazione".

Il titolo vasto - "L'Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo. La costruzione del dialogo Panmediterraneo: i principali stakeholders e le politiche di sviluppo per un sistema integrato di trasporti e logistica" - hanno lasciato al panel, già piuttosto eterogeneo, la possibilità di svariare ad ampio raggio rispetto al ragionamento alla base dell'appuntamento.



De Magistris, Cancian, Marzano, Basile, Masucci

segue da pag.17

Partendo dalla convinzione che una completa “conoscenza” del Mediterraneo, intesa come l’insieme di tutti i progetti, i programmi e gli attori coinvolti, sia il fattore chiave dello sviluppo dell’economia di questa rilevante area geografica, il convegno intendeva evidenziare l’importanza di intraprendere un’azione fondata sui concetti di coordinamento e integrazione. Secondo RAM infatti solo una conoscenza approfondita consentirebbe di evitare sovrapposizioni e duplicazioni sia in termini di programmazione che di progettazione.

Unitamente agli obiettivi di carattere transnazionale e nazionale che i differenti attori che operano nel Mediterraneo intendono perseguire singolarmente, anche le politiche volte allo sviluppo di un sistema integrato di trasporti e logistica andrebbero considerate strategiche. A tal proposito il congresso ha posto la sua attenzione sull’importanza delle “3 I” di riferimento, così come delineate dal presidente di

RAM, Antonio Cancian; quelle dell’Interconnessione, dell’Intermodalità e dell’Integrazione, che sono alla base della costruzione di un dialogo che superi la visione Euromediterranea a favore di un approccio Panmediterraneo.

In questo modo – ritiene l’associazione – sarà possibile valorizzare il Sistema Mare attraverso l’integrazione tra Reti TEN-T, recentemente estese ai Balcani occidentali (WB6), e le Reti TNMT.

Il dibattito non ha peraltro indugiato più di tanto dove sarebbe stato lecito attendersi, malgrado le sollecitazioni del moderatore, ovvero sull’individuazione specifica dei ‘nuovi mercati’, senza rispondere precisamente a quali tra Iran, ora sdoganato, Turchia, anche se troppo a rischio, Nord Africa, sempre a forte rischio geopolitico, e Malta, forte del retaggio culturale anglosassone unito a condizioni agevolate, possono essere vere frontiere alternative, o meglio integrative, ai soliti e ormai un po’ bolsi paesi BRICs? Per motivi diversi,

oggi Brasile, Russia, India e Cina infatti segnano un po’ il passo.

Così come pure poco raccolto è stato l’invito a guardare anche ai vecchi mercati, prima di cercare quelli nuovi. La Svizzera, ad esempio, pare essere lì a portata di mano; eppure ancora non siamo riusciti a conquistare i cantoni così vicini. Il nuovo tunnel del Gottardo ora c’è, ma manca clamorosamente la parte infrastrutturale sulla sponda italiana, sicché c’è il rischio di andare a due velocità, una sorta di rotaia a scartamento ridotto sul nostro territorio: tanto che la Hupac, operatore misto pubblico-privato svizzero, ha deciso di fare da sola e dunque di comprarsi i terminal in Italia (Gallarate, Busto, Milano, Piacenza, Brescia) al fine di massimizzare le nuove opportunità previste.

Il presidente di RAM, Antonio Cancian ha parlato di “allargarsi a est ai Balcani Occidentali, anche grazie ai nuovi *Regional Transport Action Plan* 2014-2020. Come Ram e come MIT occorre potere dare un contributo a questa visione di insieme per evitare di fare le cose due volte e correre il rischio di essere fuori dal disegno strategico generali.

Dobbiamo anche stare attenti alla *Great Belt Road*, la vecchia via della Seta, che vede 40 miliardi di dollari già messi sul fondo e in più la presenza di una newco costituita dalla Banca Asiatica per Investimenti Strutturali, promossa dalla Cina; fatti che devono farci riflettere”.

Mentre Alessandro Panaro, responsabile studi di SRM, vede di buon occhio le grandi rivoluzioni infrastrutturali in atto:



Bosso, Forte, De Andreis

“Suez non è solo un canale ma è un area logistica a corredo dell’infrastruttura. La guerra delle tariffe tra Panama e Suez è ordita per attirare operatori. La conclusione è che i nostri porti sono costretti a fronteggiare varie e diverse sfide provenienti da Nord Europa, Sud Mediterraneo, le nuove grandi opere di Suez e Panama, le innovazioni portuali; per questo chiediamo di accelerare la riforma portuale” ha detto lo studioso partenopeo, concludendo col citare una massima emblematica di Franklin Delano Roosevelt: “Un mare calmo non ha mai prodotto un marinaio esperto”.

A Napoli lo spagnolo Eduard Rodés, Direttore della Escola Europea de Short Sea Shipping, ha firmato un protocollo d’intesa con RAM e non ha perso occasione per rammentare che la 2E3S.eu nel 2016 raggiunge un traguardo importante: 10 anni. Per festeggiarlo, sta organizzando una Cena di Gala al Museo Marittimo di Barcellona il 29 settembre, parte della European Shortsea Conference 2016, che avrà luogo per due giorni al World Trade Centre di Barcellona. La Escola iniziò le attività nel 2006 come centro di formazione per professionisti europei e studenti di logistica, gestione dei trasporti e commercio internazionale. Nel corso degli anni, ha acquisito esperienza e know-how nelle aree di gestione di progetti nazionali e internazionali, comunicazione, creazione di contenuti, e promozione e sviluppo di cluster logistici in collaborazione con prestigiose istituzioni europee.

In occasione dei TEN-T days organizzato dalla Commissione Europea a Rotterdam lo scorso 21-22 giugno in collaborazione con la presidenza olandese del Consiglio dell’UE, con la partecipazione di centinaia di esperti europei nel settore dei trasporti e della logistica, sia del settore pubblico che privato, Emanuele Grimaldi - invitato a partecipare al panel *Motorways of the Sea: towards a detailed implementation plan*,

segue a pag.19

segue da pag.18

presieduto da Brian Simpson, Coordinatore Europeo AdM – ha dato punti molto precisi: “Le AdM non hanno bisogno di contributi pubblici. Gli aiuti europei dovrebbero andare direttamente agli utilizzatori dei servizi tramite strumenti utili come l’ecobonus da erogare ai trasportatori (misura che ha avuto effetti benefici in Italia, primo paese ad averlo adottato) a livello europeo; uno strumento che elimina il

rischio di distorsione della concorrenza e il cui ammontare rappresenta solo una parte del beneficio monetizzato per la società generato dalla riduzione delle esternalità del trasporto”.

Snocciolando dati e numeri sui traffici mondiali di tutte le modalità con straordinaria padronanza e lucidità, Grimaldi ritiene che gli aiuti europei debbano premiare quegli operatori marittimi che stanno investendo massicciamente per migliorare la propria efficienza ambientale, contribuendo così a ridurre le emissioni dell’intero sistema di trasporto europeo; dunque a quegli armatori che investono in *green technology* per le navi esistenti (installazione degli scrubber, reblading o pittura siliconica applicata alla carena, jumboizzazione che permette di aumentare la capacità di trasporto per merci e passeggeri a parità di emissioni prodotte) che riducono l’emissione di gas nocivi da parte delle navi, ma non al GNL per varie ragioni: economiche, ambientali nonché logistiche. “Non è più economico dell’olio combustibile e neanche meno inquinante, essendo carburante fossile. La propulsione con GNL poi implica casse maggiori per lo stoccaggio e quindi una riduzione della capacità di carico. Infine, il problema del rifornimento; nel Mediterraneo mancano stazioni idonee”.

Pasqualino Monti, Presidente di Assoport, osserva che “la stella polare di riferimento

è il mercato. Abbiamo una chiara esigenza: rimettere il moto la macchina dell’efficienza. Al di là degli accorpamenti individuati dalla riforma portuale, occorre sconfiggere il reale cancro che è la burocrazia; per fare questo occorre una reale visione strategica. L’Italia può assumere il ruolo di paese che governa questi processi. Enrico Puija, Direttore Generale Porti e Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha illustrato tutte quelle che il dicastero ha fatto e sta facendo in materia.

Pronunciandosi nettamente contrario al dirigismo di stampo sovietico, e fautore della concorrenza anche tra scali limitrofi, il presidente di Ligurian Ports Alliance, Lorenzo Forcieri – presente assieme al presidente dell’Autorità Portuale di Savona Gianluigi Miazza e al Commissario straordinario di Genova Ammiraglio Giovanni Pettorino – ha messo in evidenza come i porti liguri possano vantare un reale vantaggio competitivo nell’area MED potendo usufruire di tre corridoi della rete TEN-T: il corridoio Reno Alpi (ex corridoio Genova-Rotterdam), il corridoio SCANMED, che rappresentano le principali direttrici Nord-Sud di traffico, e il Corridoio Mediterraneo.

Dai dati emerge come l’area del Mediterraneo negli ultimi anni sia cresciuta molto in termini di traffici rispetto al Nord Europa; rialzo dovuto in particolar modo ai porti

cattivi sono stati il raddoppio del Canale di Suez e l’allargamento di quello di Panama con conseguenti impatti sulla portualità. E poi l’apertura del Gottardo che insieme al futuro tunnel di base del Brennero potrà facilitare il trasferimento delle merci Nord-Sud ed avvantaggiare i porti Liguri come porti gateway del sistema logistico incentrato sulle due direttrici. Naturalmente ciò potrà avvenire solo con il supporto di infrastrutture ferroviarie e soprattutto delle connessioni di ‘ultimo miglio’ tra porti e corridoi, progetti sui quali c’è un forte impegno da parte RFI e da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quindi, guardare al mare e alle rotte marittime in area MED quali elemento di collegamento tra i porti appartenenti a Paesi diversi UE e extra UE e guardare, allo stesso tempo, al lato terra, ai corridoi della rete TEN-T in una logica di integrazione dei trasporti e della logistica”.

Una crescita che però alimenta anche le azioni di lobby da parte dei porti del mar del Nord come Rotterdam, Amburgo e Anversa in perfetta sinergia con la stra-

Hub della sponda sud come il porto di Said, Tanger a cui si aggiunge la forte crescita del Pireo e di Algeciras. In tal senso, la portualità ligure potrebbe giocare un ruolo importante anche in vista di nuovi traffici derivanti dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, per esempio fuori dai confini nazionali, come è avvenuto per il raddoppio del canale di Suez.

“Nel settore dello shipping i

tegia cinese ‘One Belt One Road’ per la costituzione di una rotta ferroviaria della nuova via della seta per collegare Cina e Europa e per aggredire i mercati del centro-sud Europa”.

Scenario che potrebbe penalizzare la rotta marittima ligure in termini di quote di traffico per l’ingresso delle linee ferroviarie dalla Cina - Russia - Kazakistan in Polonia e al confine con la Germania. “Per questo le autostrade del mare intese appresentano un fattore chiave per i collegamenti anche con le aree periferiche del bacino e sono uno strumento di supporto allo sviluppo dell’area MED nel traffico marittimo. I porti liguri rispetto ai porti del Nord Europa, continuano a mantenere un grande vantaggio competitivo in termini di risparmio di 6-7 giorni di navigazione e di emissioni; grazie al miglioramento dell’efficienza in termini di inoltro della merce (pre-clearing e sportello unico doganale) si sono ridotti sensibilmente i tempi di transito della merce recuperando il gap. L’elemento su cui abbiamo ancora da recuperare rimane quello dei collegamenti infrastrutturali ed in particolare ferroviari tra porti e corridoi. Ma anche su questo

siamo sulla buona strada, grazie anche a positive iniziative come quella della realizzazione della cabina di regia delle tre regioni del Nord Ovest, Liguria, Piemonte e Lombardia. A questo proposito cogliamo con favore l’idea di procedere in maniera analoga con le regioni del Nord Est, facendo però attenzione al fatto che non si crei separazione tra i porti ed i loro naturali retroporti di riferimento. La Spezia e Genova, già oggi sono i principali scali di riferimento degli interporti orientali come Padova e Verona”.

Nel pomeriggio i lavori sono proseguiti con la sessione Shipping & Finance che ha messo a confronto esperti finanziari e il cluster marittimo sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all’indomani della Riforma della l. 84/94 con la partecipazione di Simona Vicari, Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dell’armatore Angelo D’Amato di Perseveranza di Navigazione, sagacemente coordinati dal moderatore d’eccezione Fabrizio Vettosi, Managing Director, Venice Shipping and Logistics.

La chiusura alla sessione istituzionale della Naples Shipping Week, intitolata “Stato dell’arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica” è stata coordinata da Umberto Masucci, Presidente Nazionale International Propeller Clubs con interventi a cura di Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma; Paolo D’Amico, Presidente Federazione del Mare; Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti; Pasqualino Monti, Presidente Assoport, e conclusioni lasciate a Ivano Russo, Dirigente Gabinetto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Angelo Scorza



Melone, Vettosi, Ascarì, D’Agostino, Neri, Mutti



Vetraia, Burgio, Rosasco, Mangiarotti, Motta, Di Luca

Le crociere salgono in cattedra a Villa Doria D'Angri

Seminario sulla supply chain del settore passeggeri indetto dall'Università Parthenope

Con grande tempismo, due giorni prima della visita della più grande nave da crociera al mondo, la Harmony of the Seas, al Molo Angioino, l'Università degli Studi di Napoli Parthenope ha organizzato il Convegno Internazionale su "Promotion, Sustainability



Vaggelas, Di Vaio, Bulgherini, Zunarelli, Pollastrelli, Magnosi

and Management Control in Cruise Support Systems" nel prestigioso complesso monumentale di Villa Doria d'Angri.

I responsabili scientifici dell'evento, la Prof.ssa Assunta Di Vaio e la Prof.ssa Francesca Salerno, rispettivamente per l'area economico-manageriale e area giuridica, hanno discusso insieme ad autorevoli accademici italiani e stranieri esperti dell'industria crocieristica sulle determinanti della competizione portuale, quali Promozione, Sostenibilità e Controllo (PSC).

Sono intervenuti il Magnifico Rettore dell'Università Parthenope Prof. Claudio Quintano, il pro Rettore prof. Alberto Carotenuto, il presidente di Confitarma Emanuele Grimaldi e il presidente della nuova Commissione Education di Confitarma Mario Mattioli.

Relatori della giornata sono stati, fra gli altri, i docenti Elda Turco Bulgherini e Stefano Zunarelli.

Nella sessione industriale un *panel discussion* ha visto impegnati cruise operator, autorità portuali e marittime, terminal crocieristici, agenti marittimi, associazioni di categoria ed enti previdenziali.

Tomaso Cognolato di Terminal Napoli ha

invitato a fare sinergia per promuovere un territorio che intercetta 1,2 milioni turisti e 18-20mila passeggeri di nave da crociera al giorno.

Andrea Mastellone, presidente Assagenti Napoli, ha rammentato come il 60% dei turisti che scendono dalle navi visitino la città, e ha dunque invitato alla ricerca del modello ideale di governance terminalista delle crociere, che non può essere diverso da quello del grande terminal container, dove il porto è solo un anello dell'intera catena logistica.

Tiziana Murgia di Assoportri ha illustrato una ricerca appena presentata: il Codice di Buone Pratiche, presentato ufficialmente da ESPO (European Sea Ports Organisation) nel corso della propria Conferenza annuale che si è svolta a Dublino nei giorni 2 e 3 giugno scorsi, frutto di un'indagine sui crocieristi (mediante interviste fatte a 119 porti 24 paesi) svolta col contributo delle AP di Napoli e Livorno, che realizza le priorità dell'ente che sta a gestire alla stessa maniera rinfuse e trailer, passeggeri e container. Ne sono scaturite 5 priorità: rapporto porto-città, infrastrutture, security, rapporto con le linee, cooperazione (e non più competizione).

Le donne del mare alla prese con la MLC

Seminario di WISTA Italia sulla Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo ne evidenzia punti di forza e di debolezza

Con l'entrata in vigore della Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo (MLC) 2006, nota come la 'Carta dei diritti della gente di mare', vengono stabilite le norme minime di lavoro e di vita per tutti i lavoratori marittimi. Tale convenzione, applicata a tutte le Navi di stazza superiore alle 500 tonnellate che operano su rotte nazionali e internazionali, stabilisce i diritti dei marittimi e introduce condizioni di vita e di lavoro dignitose intervenendo in merito ad età minima, contratti di lavoro, ore di lavoro o di riposo, pagamento dei salari, ferie annuali retribuite, rimpatrio al termine del contratto, cure mediche a bordo, servizi di collocamento, vitto, alloggio e ristorazione, salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni e gestione dei reclami.

La sessione organizzata da Wista Italia durante la Naples Shipping Week 2016 ha visto la partecipazione delle autorità competenti, delle associazioni e di operatori qualificati, chiamati a discutere delle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC mettendone in evidenza i punti di forza e debolezza, ovvero: Analisi delle criticità riscontrate nell'applicazione della nuova Convenzione; Impatti della Convenzione sulle caratteristiche delle navi e sugli aspetti gestionali, al fine di assicurare gli standard di Sicurezza del Personale imbarcato; Analisi sulle condizioni per il



Autuori, Scotti, Fucile

miglioramento del benessere a bordo con particolare riferimento all'Assistenza Sanitaria a distanza oltre che al miglioramento e con le nuove tecnologie.

I lavori, coordinati da Michela Fucile, Presidente Wista Italia, hanno visto le prolusioni di Daniela Fara, Direttore, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, Beatrice Bazzica, Coordinatrice esecutiva corsi e progetti internazionali, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, Katia Geissberger, Assistente Coordinatore, ITF.

A esprimere il punto di vista delle compagnie di navigazione hanno pensato Manuela Bottiglieri, Consigliere Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Italy; Paolo Lorusso, QHS Manager, Grandi Navi Veloci e Aniello Mazzella, Managing Director V.Ships.

Infine Antonia Autuori, Presidente, Associazione Stella Maris Salerno, ha rappresentato la posizione del volontariato a favore dei marittimi.



Bottiglieri, Scotti, Fucile, Fusco